



Loděnice Křešice



ČESKÉ
LODĚNICE
DĚČÍN



LODĚNICE KŘEŠICE

Břetislav Žádník - díky jeho knize se o Loděnici v Křešicích můžete dovědět téměř vše..

*Narodila se v Podmokelské čtvrti **Rozbělesy** roku 1854 mezi řadou jiných loděnic na labských březích. Její rodičové **Josef Walter a Anton Nickel** byli německé národnosti. Užili si „své“ v příštích letech. Záměr vytvořit zimní přístav přinutil tuto loděnici po dvou letech přemístit na druhý břeh a tam vše r. 1892 započalo. Byl to čas budování počínaje admin. budovou, sociálním zařízením, novou dílnou a hlavně výtahem 1903 konče. Poptávka po stavbě i opravách byla a tak se dařilo. Postaveno a opraveno bylo mnoho lodí už převážně ocelových. To vše až do počátku první světové války, která začala pohlcovat pracovní síly. Krize ve své době postihla loděnici v Irvine ve Skotsku, která musela přerušit stavbu RMS Queen Mary, zcela stejně jako loděnici Walter na Labi.*





*Tak dnes vypadá místo, kde založili svou loděnici roku 1854 **Josef Walter a Anton Nickel**. Tehdy ještě žádný přístav jen „Farský Ostrov“ jakási z mnoha naplavenin při Labském levém břehu. Zimní přístav vznikl dlouho a z obtížemi až **Vojtěch Lana** jej dobudoval na 9ha plochy.*

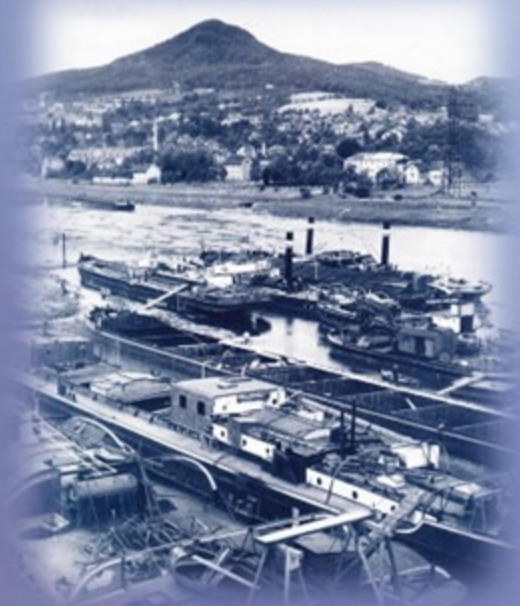




r. 1904



Pánové: KOPTA * HUNČOVSKÝ * PITTAUER * SOUKUP * FLORIÁN



ČESKÉ
LODĚNICE
DĚČÍN

*Poptávka po stavbě i opravách lodí byla silná.
Loděnice se rychle adaptovala na nové potřeby.*





Rok 1922 – ČPSL jako nový provozovatel plavby byl tehdy zajímavý pro každou loděnici, ale konkurence byla veliká a tak plavidla jako **ZKMR-TÁBOR-BLANÍK-J. RESSEL** stavěl někdo jiný. Poměry se obrátily po válce r.1945, kdy bylo mnoho zájemců, ale nic nebylo jednodušší než si myslet, že vše proběhlo hladce, nebylo tomu tak ani v tomto případě. Svě jméno loděnice za svůj život změnila několikrát. V roce 1945 se poválečném uspořádání ocitla „**Josef Walter a spol. NNVE Loděnice Křešice s.r.o.**“ pod vedením národního správce a zástupce ČPSL ing. **Karla Husáka** (byl prý v té době velmi mladý). Možná to byl právě čas, kdy se začínali objevovat první pamětníci. Bylo to zřejmě období, kdy ji i plavci začali zmiňovat jako svou, právě tak jako i já po mnoha letech. Byla to prostě **NAŠE Loděnice stejně jako NAŠE Plavba**.

A tak to bylo dlouhá léta.





Stěhování z Rozběles do Křešic proběhlo r.1890-92
Čas budování počínaje



Mezi výhody co Loděnice poskytovala byl
i bezplatný svoz zaměstnanců přívozem z
protějšího břehu.



r.1927 Novostavba člunu 149 t



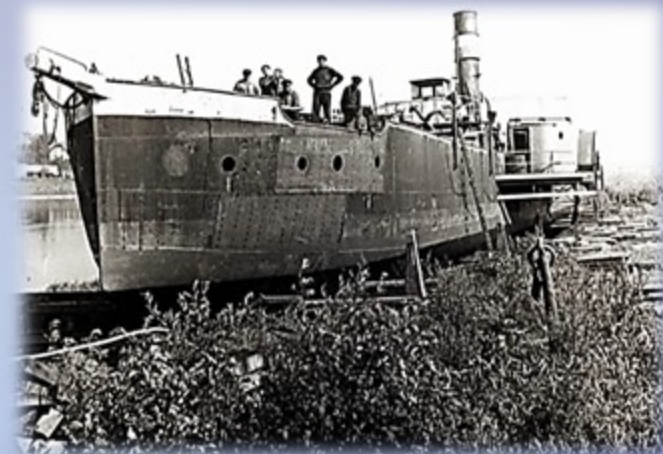
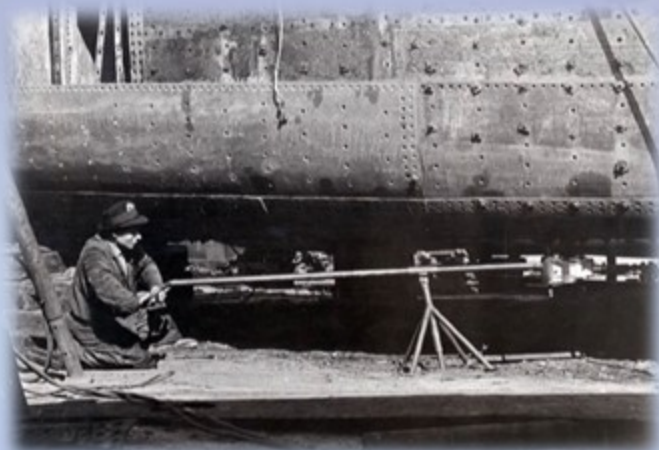
Vzestup naší loděnice

*Jiří Řízek „V loděnici nás bylo dost mladých a **Pepa Honzátko** v rámci odborů dokázal organizovat fotbal. V loděnici bylo 5 mužstev fotbalu plechaři, truhláři, elektrikáři, zámečníci, technici a zbytek V rámci KVOS bylo mužstvo loděnice na tom hodně dobře. No a já se snažil organizovat stolní tenis jednotlivců. Tam jsem se setkal i s techniky, kteří měli na starosti opravy hlavně s **Mílou Černým**. Protože odešel mistr staré loděnice p. **Fišer** a tak můj parťák přešel na jeho místo. No a za mnou přišel vedoucí provozu p. **Patka** a doporučil, abych se nechal zapsat do večerní průmyslovky a ať vstoupím do strany. To byl rok 1974. Vzal si mě do provozu a já začal éru technika v jedné kanceláři s **Mílou Černým**, **Pepou Shakerem**, p. **Hájkem** a p. **Klůvancan**. Dali mi pořádnou školu. Nejvíce jsem spolupracoval s konstrukcí. Protože se ještě kreslilo na pauzáky. Tak jsem se jim chodil koukat přes rameno jak to bude vypadat. Bylo to dost zajímavé. V Konstrukci bylo celkem 10 lidí. Šéfem byl p. **Ing. Žádník** velmi příjemný člověk, Když jsem potřeboval v něčem poradit do školy nevyhodil mě. Byli tam: jmenovec **Ladislav Řízek**, **Pepa Šesták**, **Ivan Hladí**, **Luboš Melen**, v archivu **Bohouš Kalous**. Později se to měnilo. Trvalo to celých 5 let. A jak jinak v roce 1979 se povedla maturita. Dodnes se scházíme se spolužáky se stejným osudem. No byla taková doba. Za odměnu mě poslali na půl roku do Hamburku na „šupnu“, abych poznal zahraniční způsob práce. To byl rok 1980, kdy byla v Moskvě olympiáda bojkotovaná západním světem“.*



*Pan ing. Žádník zmiňuje ve své knize období od roku 1897 do počátku 1. světové války (1914). Kdy bylo postaveno 110 ocelových lodí, většinou pro zákazníky z Německa. Velkou pozornost si zasloužila stavba největšího nákladního člunu, postaveného v roce 1908 pro loďaře **Augusta Kunze** z Akenu. Jeho nosnost byla 1434 tun, maximální délka 84 metrů a maximální šířka 12,6 metru. Člun dostal název **METEOR**.*

Pro zákazníky z Německa byla postavena plavidla o celkové tonáži 52 431 tun, dále 3 bagry a různá pomocná plavidla. Pro domácí soukromé loďaře zde byly prováděny opravy a přestavby lodí.





Rekonstrukce – Stavby - Šrotace

Luboš Melen „V LK se rekonstruovaly TČ na plno palubové a výsypné, stavěly dva **plovoucí jeřáby, TOL 1 a Barkasy** pro ZZP a ZVP. A to za neustálých oprav lodí a GO ZKMR MNL. Bylo mnoho problémů s materiálem, který se musel na základě komisionálních prohlídek objednávat s předstihem 5. let a znamenalo to doslova věštění z křišťálové koule. Většina GO trvala několik let, např. **MN 7702, MN7313 ?, MN 7705, ZKMR Blaník** trvaly 7 let a i když byl neustále nábor nových zaměstnanců, několikrát jsem viděl, jak v nákladních prostorech lodí hrají dělníci v pracovní době fotbal, protože nebyl materiál pro práci. Postavily se také dva plovoucí doky. Produktivita práce nebyla nic moc. Mnohokrát se přišlo na to, že úkoly na různé práce se vypisovaly mnohokrát na stejnou práci. Začal se tím zabývat **Ing. Balcar**, ale brzo byl odvolán. Také se stalo, že v plánu 5-ti letky byla naplánovaná oprava řady vlečných člunů.

Ivan Hladík, který je měl na starosti proto objednal tuny nýtů, měla se opravovat a vyměňovat obšívka. Nějak se ale opomělo včas oznámit do LK, že se vlečná plavba ruší a tak jednoho dne přivezly nákladřáky hromady nýtů a složili před halu. Pár dnů volali dělníci na Ivana aby si vzal velké tašky a někam si je odnesl. Jakoby za to mohl on“.





Práce, lidé a technické výzvy

Luboš Melen „stavby plovoucích jeřábů, doků a barkas). Práce byla sice dřina – od výroby hřebenů pro mostní uzávěry až po svařování tisíců dílů – ale panovala zde silná týmová kultura.

Při tahu motorové lodi na nový výtah s oblibou chytaly ryby (sumci či štiky), které se vracely do laguny, ale uvízly ve vozících, když se zvedaly nahoru.

V LK pracovalo kolem **350 zaměstnanců** (z toho 280 dělníků) a ČSPL se o ně starala: poskytovala byty (s panelákem u vody vznikla doslova „vesnice v jednom domě“), rekreační zařízení (Kyjov, Lázně Libverda) a organizovala společenské aktivity (fotbal, stolní tenis, zájezdy)“

Vzdělání i zahraniční zkušenosti

Luboš Melen “Náročná přestavba člunu **AMANDA** v r.1963 na **MN 6202**, podle první lodi, přestavěné v HBG. Hlavní osobou přestavby byl pan **G. Ranftner** a myslím, že všichni zúčastnění pracovníci odvedli dobrou práci. Spolupráce mezi plechaři a svářeči a pracovníky konstrukce mne překvapila, spousta věcí se řešila společně za vedení **Ing. Žádníka**. Také těch, ředitel pan **Reisinger** to podporoval a řada dělníků, jako pan **Kudroň, Polanský, Kočka, Mans** a další docházeli k našim prknům a společně jsme řešili různé problémy. Někdy to nebylo jednoduché, např. při stavbě několika tlačných člunů bylo třeba vyrobit stovky dnových příček tvaru T, které se po svaření prohnutí a bylo třeba je na válcích srovnat. Byl jsem ČSVT společností vyslán do Bratislavy do VÚ sváračského na dva měsíce, kde se podobné věci řešily. Ale po návratu bylo třeba překonat nedůvěru svářečů, kteří měli obavy aby se úkoláři nedozvěděli skutečnou rychlost svařování, proudy atd, což se k výpočtu muselo použít. Ale vše dopadlo dobře a vztahy mezi konstruktéry a dělníky se zase utužily. Stavěly se novostavby, 2 plovoucí jeřáby, 2 barkasy, rekonstrukce pramic na dílenskou, zásobovací a čistící loď.

Jiří Řízek „Mnoho mladých dělníků využilo možnosti kariérního růstu. V roce **1974** nastoupila éra techniků, kde se pracovníci učili kreslit na pauzáky a spolupracovali s konstrukcí (vedenou **Ing. Žádníkem**) na rozepisování prací do dílen, kontrole dodávek materiálu a předávacích zkouškách lodí s registrem.

Rok **1979** znamenal úspěšné dokončení večerní průmyslovky a v roce **1980** přišla velká odměna – **půlroční stáž v Hamburku**, která ukázala odlišný způsob práce. Po návratu začala honička kolem zakázek a generálních oprav plavidel (např. řady **MN 7300, TR 600**), které často trvaly i rok“.

Od tunelu ke konkurzu Pak přišla ta devadesátá léta. Redukovalo se tak účinně až se redukce často přeměnila v tunel. Ti různí odborníci dostali požehnání v podobě nových zákonů, na kterých se sami podíleli. A také to tak dopadlo. Takřka přes den se zcizení, loupež, krádež, stala legální. Převrat či revoluce, sametová, krvavá, vždy měli lidé pocit, že něco mění. Jak málo v tom je pravdy. Ani historik není tím povoláním, protože vždy někomu slouží. Není to ani hra mocných co hrají šach nebo dámu, je to více ČLOVĚČE NEZLOB SE, ale já se přesto zlobím. Z té ne dávné historie, plné nadějí a přání ve svých počátcích se mi dnes vybaví jen to, jak jsme procházeli Klausovým obdobím rozprodání a Fialovým zaprodání.

Opustili jsme tehdy jeden režim a hledali jiný. Bylo to období, kdy začalo ubývat nákladu pro naše lodě. Poté ubývaly i lodě, které se vyprodávali stále ve větších počtech. Stejně jako se propouštěly nadbytečné pracovní síly. Léta devadesátá vryla hlubokou rýhu do naší společnosti z které se stal po létech příkop. Doufejme, že ne tak hluboký, aby nešel zasypat. Zradikalizovaný názor by zněl asi takto: Před zasypáním příkopu do něj pro výstrahu pár viníků položit.“

Podle pamětníka **Ing. Josefa Picka**, účastníka privatizace ČSPLO, se radikálně změnil ekonomické principy. Už nebylo možné mazat ztráty na státním rozpočtu a banky, zejména ty hamburské, začaly velmi striktně hlídat platební schopnost podniku, za kterým již nestál stát. Právě toto období, následující po znárodnění a konsolidaci do státního podniku, zůstalo v paměti v paměti generaci plavců a zaměstnanců, pro které to nebyla jen fabrika.

Díky přímému napojení socialistických podniků na státní rozpočet bylo možné financovat rozsáhlé investiční akce, zejména výrobu nových lodí až do rozsahu 500 milionů Kčs za pětiletku. Loděnice tak měla kontinuálně práci a plavci získávali na tehdejší dobu velmi moderní lodě, které se úspěšně prodávaly i na Západ.





Jiří Řízek „Naši noví majitelé měli zájmy i v Norsku pro které se začali stavět krmítka pro lososy. Měli být kompletní s výbavou a kuchyněmi a strojem pro krmení. Ani jedno nebylo stejné.. Ve výkresech byly konstrukční chyby. Mělo být vybetonované dno ve kterém bylo umístěno potrubí. Byl to náš dlouhý úsek života kolem stavby těchto lodí“.





Privatizační zmatek a ztráta kontroly



Ing. Podlena, LCHVa Ing. Hendrych, ČLPR Pha L. Melen

Krise morálky a plánování

Vzpomíná **J. Pícek** i **L. Melen** Vedení loděnice bylo proměnlivé. Ředitelé jako **Zítka** (dosazen stranou bez loděnických znalostí) a později Ing. **Válek** a **Janeček** měli rozdílný vliv. Absurdity centrálního plánování (objednávání materiálu na pět let dopředu) a normalizační prověrky (1968) ukázaly morální selhání a neefektivitu systému.

Přes snahy techniků koupit LK, získali loděnici Ing. **Brettl** a Ing. **Stibnar**. Finanční situace se rapidně zhoršila **1990–1992**: Začala **privatizace dílen a provozů**.

Prodala se truhlárna i elektrická dílna, stroje byly odvezeny, a údržba byla rozpuštěna. Odešli klíčoví odborníci a o revize a údržbu zařízení se nikdo nestaral. Střechou zatékalo do archivu, který byl pro opravy lodí nenahraditelný.

1992: Autor svědectví utrpěl **první infarkt**. Po návratu do práce se podílel na modernizaci – nákupu a instalaci nového CNC **pálícího stroje**.

1993–1998: Začala stavba velkých **říčně-námořních (Ř-M) lodí** (3000 T, tankery 115 m, 135 m) pro zahraniční zákazníky. Kvalita stavby byla dobrá, ale komplikace způsobovala **špatná dokumentace** (Stavební popis namísto TD) a především **finanční toky**. Platby od zákazníků chodily na Ředitelství ČSPL, ale k loděnicím se dostávaly se zpožděním.

1998: Zastavení přepravy energetického uhlí do Chvaletic – **ztráta velkého zisku** pro ČSPL.

O koupi LK se snažila skupina techniků Ing. **E. Hacker**, Ing. **C. Bilič**, pan **Barták** ale z nějakých důvodů neuspěli.

Loděnici koupil Ing. **Brettl** a řediteloval ji jeho **přítel** Ing. **Stibnar**. Oba bývalí ředitelé Č.L. Praha a Mělník. O technice stavby lodí toho ale moc podle mne nevěděli.



L. Melen "Důležitým faktem bylo to, že **Ř-M** lodě se stavěly podle *Stavebního popisu*, ne podle *Technické dokumentace* a *Technického popisu*, schválených příslušnými orgány. *Stavební popis* byl příliš všeobecný, nebyl doveden do podrobností a podle mého přesvědčení, byl mezi zákazníkem a ČSPL probrán jen ekonomy a ne techniky. Takže během stavby docházelo k mnoha nesrovnalostem a loděnice musely na své náklady řešit různé nedostatky v dokumentaci, kterou ale ČSPL nedělal a jen přebíral. To způsobovalo prostoje a vícenáklady. Projevovalo se to ale i během záručních oprav. V **LCHVa** např. se nad rámec popisu uměle snížil na novostavbách výkon přidáním hřídelového dynama jen proto aby byl umožněn menší počet posádky a majitel otevřeně říkal, že okamžitě nechá shodit řemeny a využije plný výkon. Dokumentaci musela zpracovat Loděnice.

Ing. **Raba** v roce 2002 byl už ředitelem LK, za něho se přepravovala **M-202** z LCHVa do Dc. Před ním vládl loděnicím Ing. **Dudek**. Jen pro zajímavost v LCVa byly postaveny lodě **M-201,202 a 203**. Náhodou jsem zjistil, že jsou širší, než 3 komory na Labi. Tak se to začalo řešit mezi ČSPL, Plavební správou a Povodím. (jednalo se o M-201,2 a 3, které byly širší) Nežbylo než upravit-obrousit části komor. Ale tajně, aby se to nikdo nedozvěděl. Ale o tom je zpracovaná zpráva která vyšla ve sborníku. I to se asi podepsalo ve financování“.



Bylo rozhodnuto o prodeji **Loděnice Křešice** a pronájmu **Loděnice Chvaletice**. V tomto roce také byly velmi špatné plavební podmínky. Veditelem Rejdařství se stal **Ing. J. Vávra**. Stát i banky také odmítly finanční pomoc s tím, že nenesou odpovědnost za hospodaření soukromé společnosti.

Dole Vohralík, Koukal, HBG Sachsenbrücke, co do obtížnosti čistě náhodná shoda s mostem v Kolíně.





Zajímavou zakázkou byla i stavba pro OMNIPOL pod názvem **VERONIKA**.

Před ing. **Rabou** vládl loděnicím Ing. Dudek. Jen pro zajímavost v LCVa byly postaveny lodě **M-201,202,a203**. Náhodou jsem zjistil, že jsou širší, než 3 komory na Labi. Tak se to začalo řešit mezi ČSPL, Plavební správou a Povodím. Nezbylo než upravit-obrousit části komor. Ale tajně, aby se to nikdo nedozvěděl. Ale o tom je zpracovaná zpráva která vyšla ve sborníku. I to se asi podepsalo ve financování.

„**TOLKA**“ byla prostorná a na Labi k nepřehlédnutí.



Plovoucí **DOK 1** vznikl na přání a pro velký úspěch následoval **DOK 2**.





2002: osudná povodeň

2002: Přišla **velká voda** a oznámení o výšce hladiny (12 500 mm). Bylo nutné se rychle rozhodovat. Aby loď v hale vztlakem nezničila celý objekt, rozhodl ředitel po dohodě s majitelem o nouzovém **zaplavování dvojitého dna** a trupu, čímž loď zůstala na místě. Po opadnutí vody následovalo odstraňování jemného bahna, které zničilo nářadí, stroje a uplavala dokonce i dřevěná podlaha ve staré hale. Povodí několikrát přesňovalo výšku vody a v LK dostal příkaz pan Šesták označit na stěnách, kam až hladina vystoupá, až provedl. Ze strojů byly odmontovány elektromotory a uloženy v poschodí. Dělnici měli do poschodí přemístit el. nářadí. Přes několikeré upozornění ale nářadí dali jen na skříňky v hale, přece nebudou věřit, že by voda vylezla výše. Ale vylezla. V hale byla rozestavěná Ř-M loď a byla obava, že ji voda vyzvedne a následně si lehne mimo stapely, tak se zvažovalo, co s tím. Nakonec po předběžném výpočtu, že by opravdu mohla vyplavat se do dvojitého dna vypálily otvory a byla tak nuceně zaplavena. Voda opravdu dosáhla stanovené výšky a LK zaplavila. Všechny ruční el. nástroje byly zaplaveny na skříňkách, všude plno jemného bahna, zničena spousta věcí. Po opadnutí vody přišel rozkaz vyklidit bahno ze všech prostor. Osazenstvo loděnice se vybavilo košťaty, hrábly a lopatami a začalo čistit. Ovšem parta soustružníků a frézařů to odmítla, že jsou určeni k obrábění a ne k úklidu. Přes několikeré upozornění se nezúčastnili pomoci vlastnímu závodu a tak byli na hodinu propuštěni.

Tato rána loděnici hodně ublížila a dá se říci, ukončila celou etapu práce pro **Peterse**, který původně chtěl loděnici koupit.



Konec labské plavby České loděnice a.s. byly v únoru 2024 poslány soudem do úpadku

*I přes nasazení nového ukrajinského týmu na stavbu tankerů se situace nelepšila. Další ránou bylo **zhoršení vodních stavů** na Labi a **absolutní nezájem státu** o přepravu zboží po vodě.*

*2011: Došlo k prudkému **poklesu zájmu** o stavby plavidel kvůli konkurenci z Číny.*

***Konec:** Majitelé naznačili, že už zaměstnance nepotřebují, a následovalo **propouštění**. V loděnici zůstalo jen minimum Čechů a Ukrajinců, kteří dokončili poslední kasko.*

***Loděnice Křešice**, založená na poctivé dřině **Waltera a Nickela** a proslavená svými lidmi, nakonec zanikla v důsledku souběhu faktorů: **neřízené privatizace, finančních podvodů, absence státní vize** a též **trvale špatných plavebních podmínek** na Labi.*



A tak nezbývá než vzpomínat jako všichni co tou Loděnickou vrátnicí prošli.

Vzpomíná i paní **Šafránková**. „Mezi výhody, co Loděnice poskytovala patřil i bezplatný svoz dělníků autobusem tak i přívozem z protějšího břehu. Letní chatky v Kyjově zůstaly v paměti mnoha dětí. Svátky prvního máje, návštěvy divadla či kina s příspěvkem na vstup. Jsou téměř zapomenuty oslavy 8.března, kdy občerstvení bylo samozřejmé a jen tanec byl dobrovolný“

.Jak šel život v Loděnici má v paměti uložen každý, kdo tam pracoval. Každý může vzpomínat trochu jinak. Ale pro většinu to byla významná část jejich života, ať už mezi plechy, rýsovacími prkny, lodními šrouby, nebo se svářečskou kuklou na obličeji, či s prsty na kalkulačce v kanceláři. Žili své životy i doma a ani před rokem 89 to nebylo jednoduché. Bylo málo bytů přesto mladí vždy za nedlouho bydleli. A tak to bylo se vším. Přesto jsme tenkrát žili s pocitem, že nám toho mnoho chybí. Napadá mne, proč se dnes po tolika letech cítím podobně.



ČESKÉ
LODĚNICE
DĚČÍN



A několik zajímavých momentů na konec



Oblíbené PSTD - posttraumatické středisko



Souhra síly a dovednosti



Snaha o zachování výroby byla silná



Podivnosti se dějí všude



Výroba lodního šroubu je náročnější než jeho výměna



Období hojnosti nebylo věčné



Velká voda byla hroživá, nacházeli jsme lodě v místech, kde jsme to neočekávali.



Hodně zvláštní chvíle



Stavba říčně námořní lodi byla úžasnou myšlenkou. Však ještě úžasnější bylo to, že takové lodě co umí plout po moři byly skutečně postaveny. A nezůstalo u jediné. Byly pokřtěny, spuštěny na vodu a splaveny do vzdálených přístavů. Šíří tam do dnes um našich loďařů, kteří leckdy moře ani neviděli. Zůstává jen nostalgická vzpomínka všech, pro které byla celá desetiletí loděnice tou „NAŠÍ“.

Jedno podzimní odpoledne roku 2025 nechalo své vzpomínky plout po hladině několik přátel

*Dáma a pánové: Šafránková * Hacker * Hošna * Melen * Picek * Řízek **

František Nohejl

